

An aerial photograph of a white van driving on a winding asphalt road. The road curves from the top left towards the bottom right. The surrounding landscape is green and grassy. A large, semi-transparent yellow circle is overlaid on the right side of the image, containing the title text.

P	L	A	N					
D	E	S						
M	O	B	I	L	I	T	É	S

<b>ÉDITORIAL</b> .....	3
<b>DIAGNOSTIC</b> .....	4
<b>ENJEU 1   L'adaptation du réseau routier aux attentes du territoire</b> .....	9
<b>Optimiser la réalisation de nouvelles infrastructures routières aux besoins existants</b> .....	11
• Action : planifier les prochaines infrastructures majeures	
<b>Ajuster le réseau routier existant aux différents types de déplacements</b> .....	11
• Action : redéfinir les niveaux de services selon les attentes	
• Action : apporter une aide technique et financière aux communes et EPCI	
<b>Pérenniser le patrimoine routier départemental, principal vecteur de déplacement</b> .....	13
• Action : réhabiliter le patrimoine routier	
• Action : entretenir le réseau routier départemental	
• Action : exploiter le réseau routier départemental	
• Action : gérer l'occupation domaine public routier	
<b>ENJEU 2   Le développement de solutions alternatives à l'autosolisme</b> .....	15
<b>Innover pour promouvoir de nouveaux usages de la voiture</b> .....	17
• Action : proposer des services de mobilité « clé en main » aux collectivités	
• Action : réaliser des infrastructures de covoiturage adaptées	
• Action : Inciter les agents de la collectivité au covoiturage	
• Action : expérimenter, pour développer la pratique de l'autostop organisé	
• Action : développer l'autopartage pour les agents de la collectivité	
• Action : développer l'autopartage solidaire	
<b>Porter une politique vélo volontariste pour un usage quotidien</b> .....	19
• Action : définir les conditions de réalisation d'infrastructures adaptées pour le vélo	
• Action : accompagner les communes et les EPCI dans leur politique vélo	
• Action : aider les particuliers à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (VAE)	
• Action : développer les points de stationnements vélo sur le territoire	
• Action : Inciter les agents de la collectivité à utiliser le vélo pour leurs déplacements	
<b>ENJEU 3   Le rapprochement des services à l'utilisateur</b> .....	21
<b>Soutenir des espaces de liens et de rencontres</b> .....	23
• Action : encourager la création de lieux innovants	
• Action : renforcer le maillage territorial des MSAP (Maisons de services au public)	
• Action : accompagner le maintien d'activités commerciales et artisanales de première nécessité	
<b>Développer des services accessibles par le numérique</b> .....	24
• Action : développer la télémédecine	
• Action : Poursuivre le développement de Ardèche Campus connecté (A2C), l'université numérique	
<b>Favoriser l'itinérance dans une logique de complémentarité</b> .....	25
• Action : mettre en place des services itinérants pour faciliter les démarches administratives	
• Action : créer un centre de santé départemental	
• Action : favoriser la présence sur le territoire d'infirmières en pratique avancée (IPA)	
• Action : déployer des points d'info jeunesse itinérant (PIJ)	
• Action : déployer des Services habitat jeunes itinérants	

La mobilité est fondamentale pour notre économie et notre société. Elle est essentielle pour la qualité de vie des Ardéchois.

Soutenir le déplacement rapide, efficace, sécurisé et à moindre coût des personnes et des marchandises est un des piliers de l'action du Département pour l'aménagement du territoire.

Le quasi-monopole du monde routier et automobile qui a accompagné, depuis la fin de la seconde guerre mondiale, la progression ininterrompue de la mobilité, finit par peser lourdement sur le fonctionnement des systèmes de transport, par dégrader l'environnement, le climat et notre cadre de vie, par nuire à l'efficacité économique et par rogner aussi le pouvoir d'achat des ménages ardéchois.

Toutefois, en Ardèche plus qu'ailleurs la route est le seul vecteur de déplacement, son adaptation et le développement de solutions alternatives à l'autosolisme constituent les deux premiers enjeux pour une politique de mobilité durable. La réduction des distances à parcourir et le rapprochement des services à l'utilisateur représentent le troisième enjeu fondamental.

Une politique de mobilité durable doit tenir compte des modes de vie de la population, de la structure du mode productif, des risques pour l'environnement et des ressources publiques.

Elle doit donc prendre en compte à la fois la préservation de l'environnement (réduction des pollutions et émissions de CO<sup>2</sup>), l'action sociale (faciliter la mobilité des familles et des travailleurs), la sécurité (accidents de la route), la fiscalité (dépenses publiques, police d'assurance) et l'économie (contribuer à la croissance).

Le plan des mobilités constitue un kaléidoscope des politiques du Département de l'Ardèche, tenant compte du cadre législatif et réglementaire (loi LOM, Plan national sur le vélo), des orientations du SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) et des documents existants (Schéma départemental sur le vélo, Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public, Schémas sociaux, stratégies pour les sports et loisirs de nature, stratégie départementale de développement touristique et les politiques routières).

Plus de 400 M€ seront investis au cours des 10 prochaines années pour la mise en œuvre des 28 actions retenues.

Nous nous sommes positionnés en chef de file pour agréger les territoires et les énergies autour d'un objectif commun : permettre à l'Ardèche de s'engager dans une croissance verte, créatrice de richesses, d'emplois durables et de progrès social. Dans cette démarche de « l'Ardèche en transition », le Département associe toutes les forces vives du territoire et entend enclencher la mutation vers une économie moins carbonée et plus solidaire, pour une Ardèche résolument en avance.

Dans ce cadre, l'un des axes des deux contrats de transition écologique que nous avons signés le 13 septembre 2019 avec l'Etat, et en partenariat avec les acteurs publics et privés du territoire, vise à réduire l'impact social et écologique des mobilités. Les fiches actions de cette thématique sont reprises dans le présent plan.

**Aujourd'hui, et demain, le Département est à vos côtés.**

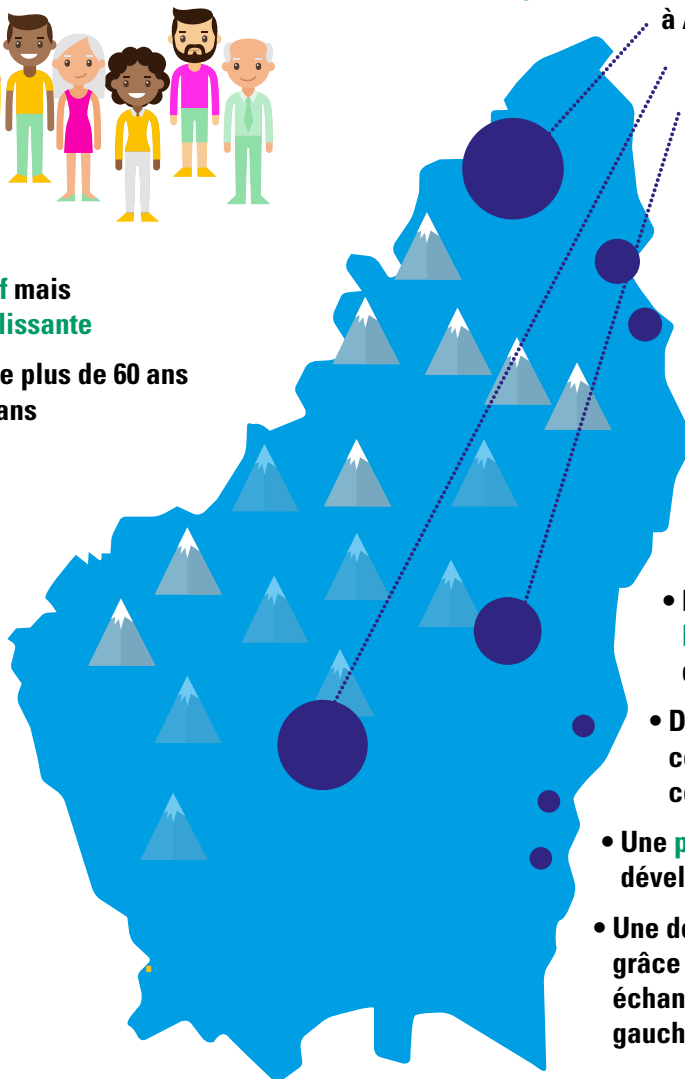
**Laurent Ughetto**  
*Président du Département de l'Ardèche*

**Maurice Weiss**  
*Vice-président en charge des routes, des mobilités, du numérique et du soutien aux territoires.*

- 3/4 du territoire en zone de montagne
- Des **contraintes géographiques** qui rendent les déplacements longs et difficiles



- Un **territoire attractif** mais une population **vieillissante**
- Autant d'habitants de plus de 60 ans que de moins de 30 ans



- 142 000 actifs pour 107 000 emplois
- Des **emplois concentrés**

à Annonay, Aubenas, Privas et dans la vallée du Rhône

- De fortes **inégalités d'accès aux services au public**

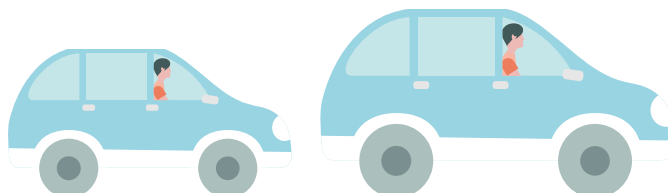


- Des difficultés d'**accès à l'enseignement supérieur** (1<sup>er</sup> motif d'insatisfaction des Ardéchois)
- Des personnes âgées qui conduisent plus longtemps avec des conséquences sur l'accidentologie
- Une **planification territoriale** encore peu développée
- Une desserte aisée à la vallée du Rhône grâce : aux 18 ponts sur le Rhône, aux 7 échangeurs autoroutiers situés en rive gauche et à la voie ferrée côté Drôme

- Un territoire peu dense : **58 habitants/km<sup>2</sup>** (France : 118 hab./km<sup>2</sup>)
- Beaucoup de petites communes : **3/4 < 1 000 hab.** Seulement 4 communes de + de 10 000 habitants
- Un **mitage du territoire**, vecteur de dépendance à l'automobile

# LES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS ET LEURS IMPACTS

- **Une forte motorisation :**  
89 % des ménages ardéchois sont motorisés,  
44 % ont au moins 2 voitures



- Quelques routes avec des trafics > 10 000 véh./jour et des phénomènes de congestion aux points de jonction avec la vallée du Rhône

- 850 accidents et 120 tués au cours des 5 dernières années, essentiellement sur les axes principaux du réseau routier

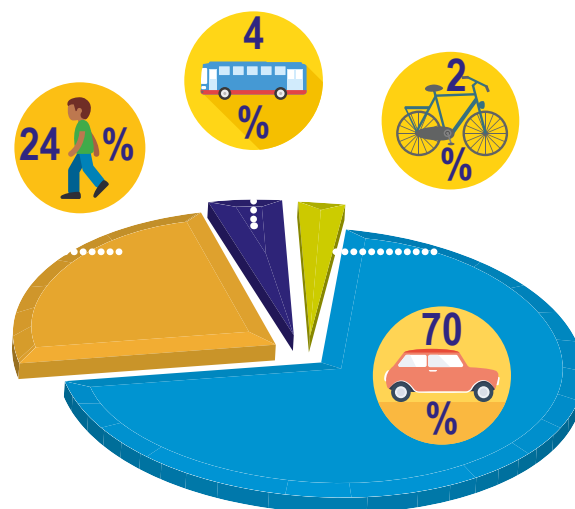
- Une amélioration de la qualité de l'air, mais 52 % de la population reste touchée par des dépassements des valeurs

- Seuls 31 % des actifs travaillent dans leur commune de résidence

- De longs déplacements domicile-travail, 88 % se font en voiture



- Des déplacements majoritairement en voiture



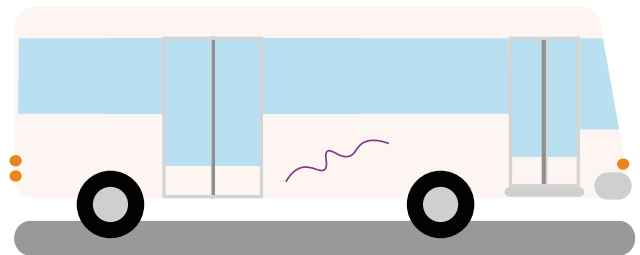
- Plus de 2 millions de touristes chaque année, dont plus de 98 % en voiture, camping-car ou moto



- Une **LGV** qui place l'Ardèche à **2 h 10** de Paris... mais **difficile d'accès** depuis l'intérieur et l'ouest du territoire
- **4 réseaux urbains** avec des lignes de transports collectifs régulières
  - Annonay : **520 000 voyages/an**
  - Aubenas : **215 000 voyages/an**
  - Valence Romans Déplacements : **11 440 000 voyages/an**
  - T'Cap : **100 000 voyages/an**
- Un réseau important de **voies structurantes vélo** en développement
- Le **Vélo à assistance électrique (VAE)**, un mode émergent adapté au territoire : location longue durée par le syndicat Tout en Bus et la CAPCA...



- Pas de trains mais **4 lignes de cars régionaux** vers les principaux pôles du territoire : **plus de 500 000 voyages/an**
- Un réseau de cars départementaux modernisé et développé : **21 lignes régulières** et plus de **340 000 voyages/an**
- Une **carte Oûra** qui n'intègre pas tous les réseaux de transports collectifs



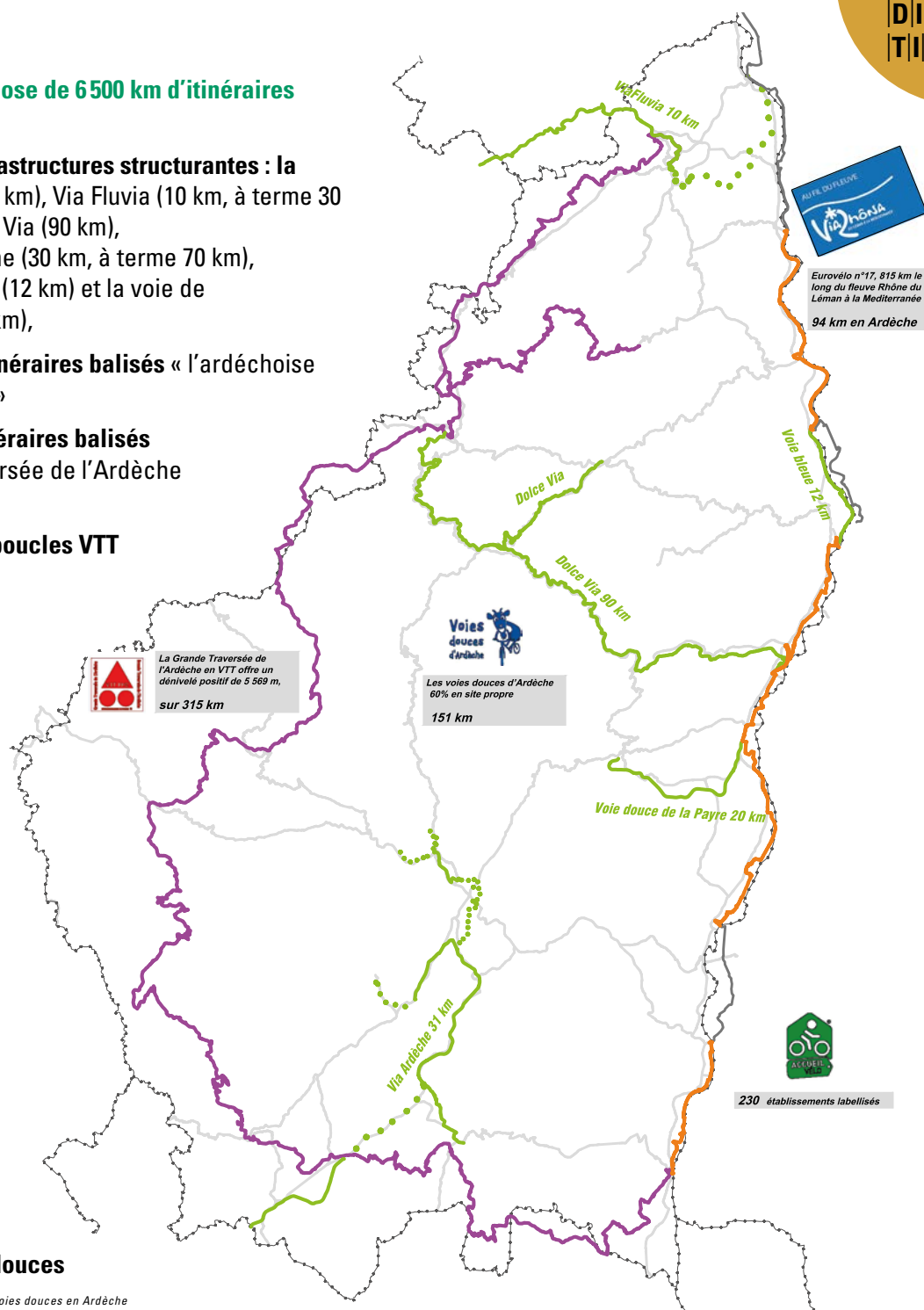
- Des politiques encore peu axées sur la **marche au quotidien**



- Des initiatives pour utiliser la voiture autrement avec plus de **40 aires de covoiturage** et **75 bornes de recharge pour véhicules électriques**

**L'Ardèche dispose de 6 500 km d'itinéraires cyclables :**

- **250 km d'infrastructures structurantes :** la ViaRhôna (94 km), Via Fluvia (10 km, à terme 30 km), la Dolce Via (90 km), la Via Ardèche (30 km, à terme 70 km), la Voie bleue (12 km) et la voie de la Payre (20 km),
- **4 200 km d'itinéraires balisés « l'ardéchoise permanente »**
- **315 km d'itinéraires balisés**  
Grande traversée de l'Ardèche à VTT
- **1 661 km de boucles VTT**



**Les voies douces**

- Voies douces en Ardèche
- Voies douces (réalisées)
- Voies douces (en projet)

**Les itinéraires balisés**

— Grande Traversée de l'Ardèche en VTT (GTA VTT)



« Sur les Routes de l'Ardéchoise », ce sont 13 itinéraires balisés (4232 km) sur les traces de la célèbre manifestation cycliste l'Ardéchoise. De 85 à 620 km, traversant l'Ardèche du Nord au Sud

**Mais aussi:** « La Loire Sauvage », du Gerbier de jons (07) à Aurec sur Loire (42) Côté Ardèche, 50 km autour du Gerbier

**Et:** Les 1660 km de boucles VTT

**Des infrastructures cyclables** qui dessinent un réseau structurant, utilisable pour un usage touristique, de loisirs ou quotidien.

**Un fort potentiel** pour les déplacements quotidiens à vélo, grâce au maillage du territoire depuis le réseau structurant.

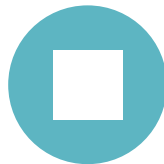
À l'éclairage du diagnostic précédent, entre réalisme et volontarisme, le Département définit sa stratégie et opte pour des actions déterminées investissant toutes les composantes de la mobilité, autour de trois principaux enjeux identifiés :

- **Enjeu 1- L'adaptation du réseau routier aux attentes du territoire**
- **Enjeu 2- Le développement de solutions alternatives à l'autosolisme**
- **Enjeu 3- Le rapprochement des services à l'utilisateur**

Pour porter cette dynamique territoriale, la clé de lecture des actions se décline selon trois formes d'interventions :



**Les aides aux acteurs  
du territoire**



**Les actions portées  
par le CD07**



**Les actions du Département,  
collectivité exemplaire**



PLAN  
DES  
MOBILITÉS  
EN JEU 1

| L'ADAPTATION  
DU RÉSEAU ROUTIER  
AUX ATTENTES DU  
TERRITOIRE |

## L'ADAPTATION DU RÉSEAU ROUTIER AUX ATTENTES DU TERRITOIRE


Le diagnostic a mis en évidence la dépendance de l'Ardèche à l'égard de la route pour tous les déplacements qui concernent son territoire. Mais, dans l'ensemble, le constat partagé est plutôt celui d'un réseau bien dimensionné, de qualité (d'après l'enquête menée par le Département en 2016, les Ardéchois se disent d'ailleurs à 68 % satisfaits de leurs routes, chiffre en hausse de 9 points par rapport à 2009) et offrant des possibilités d'actions nouvelles en faveur des mobilités alternatives.


Cela conduit donc à interroger les aménagements et les politiques à mener sur le réseau routier départemental.


### 3 ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

- **Optimiser** la réalisation de nouvelles infrastructures routières aux besoins existants
- **Ajuster** le réseau routier existant aux différents types de déplacements
- **Pérenniser** le patrimoine routier départemental, principal vecteur de déplacement



 Les aides aux acteurs du territoire

 Les actions portées par le CD07

 Les actions du Département, collectivité exemplaire

| O | R | I | E | N | T | A | T | I | O | N | | 1 |

## Optimiser la réalisation de nouvelles infrastructures routières aux besoins existants

Le principe de réalisation de nouvelles infrastructures routières a été largement discuté au cours des ateliers partenariaux. C'est principalement la perspective de constructions de nouvelles déviations et de nouveaux franchissements sur le Rhône qui a été évoquée. En effet il reste quelques points de congestion identifiés en Ardèche à améliorer mais globalement le réseau routier est satisfaisant.

Il s'agit de trouver un équilibre entre les avantages apportés par ces infrastructures (améliorer la fluidité du trafic, désengorger les centres-villes, améliorer l'attractivité du territoire), leurs conséquences sur l'environnement, le risque d'un développement de l'urbanisation à proximité de ces infrastructures qui leur fait perdre ainsi leur vocation initiale et... la capacité financière du Département.

### ACTION

#### Planifier les prochaines infrastructures majeures

- Élaboration dans une démarche partenariale avec les autres parties prenantes (Département de la Drôme, EPCI, Région...) d'un planning de réalisation des opérations prioritaires :
  - **desserte du bassin d'Annonay** : liaison entre le nouvel échangeur de Saint-Rambert-d'Albon (franchissement du Rhône) et Annonay, recalibrage de la vallée de la Cance,
  - **aménagement de l'itinéraire sur la RD 104** de l'Ardèche méridionale vers le Gard (déviations d'Uzer et de Rosières),
  - **achèvement du ring valentinois** avec la réalisation du troisième pont sur le Rhône au nord de Valence,
  - **desserte du bassin privadois** : liaison avec l'A7 à améliorer au niveau de la commune du Pouzin,
  - **achèvement des projets en cours** : déviation de Guilhaud-Granges / Saint-Péray, doublement du pont de Charmes sur Rhône et déviation du Teil.

| O | R | I | E | N | T | A | T | I | O | N | | 2 |

## Ajuster le réseau routier existant aux différents types de déplacements

En raison de la topographie du territoire ardéchois, de l'absence de trains de voyageurs et de la complexité du réseau routier, le Département de l'Ardèche doit réaliser des investissements conséquents pour maintenir un réseau routier de qualité, quasiment seul vecteur de déplacements.

Les éléments du diagnostic plaident pour une approche résolument multimodale de l'utilisation des infrastructures routières et ce-faisant de leurs aménagements.

Le classement actuel du réseau routier départemental (3 801 km), qui a permis de programmer les grands aménagements (déviations, aménagements de carrefours...) et de maintenir un niveau de service satisfaisant en termes de qualité de chaussée, était basé sur la réalisation de linéaires de liaison.

**La cohérence de ces itinéraires avec les besoins liés aux différents usages de la route : les itinéraires domicile-travail, la fréquentation des itinéraires par les cyclistes, les transports collectifs, le trafic des poids lourds et les nouvelles pratiques de déplacement (autostop, covoiturage), doit être assurée en redéfinissant des niveaux de services à mettre en œuvre. Ces niveaux de service s'attacheront à la qualité d'usage et de partage tant en termes d'investissement, de gestion quotidienne et d'entretien. Enfin cette nouvelle définition des besoins et usages de la route doit inspirer les travaux réalisés par les communes.**

#### Panel de solutions pour l'adaptation du réseau existant :

- calibrage d'itinéraires pour les transports collectifs,
- mise en œuvre d'une politique pour les deux roues non motorisées (cyclabilité du territoire) : surlargeurs, bandes cyclables, piste cyclables, chaussée à voie centrale banalisée...
- dégagement de visibilité dans les virages et carrefours,
- confort de chaussée,
- prise en compte des dangers spécifiques pour les deux roues motorisées,
- traitement des sections de routes sur lesquelles ont eu lieu des accidents,
- suppression d'obstacles latéraux et recherche systématique de traitement,
- sensibilisation de l'automobiliste à la présence de cycliste par de la signalisation (partage de la route),
- ...

#### Panel de solutions pour éviter de nouveaux points d'insécurité :

- préconisations techniques sur les traversées de RD par des infrastructures cyclables,
- prise en compte des cyclistes et des piétons dans les projets de traversées d'agglomération des communes,
- préconisations dans les documents d'urbanisme pour lutter contre l'étalement urbain le long des axes et la création d'accès dangereux,
- gestion de la végétation pour éviter de créer des masques de visibilité.

#### ACTION

##### Redéfinir les niveaux de services selon les attentes

###### • Les aires urbaines et bassins d'emploi

Il s'agit aujourd'hui d'améliorer les déplacements autour des villes et villages alentours, qui concentrent le plus de population et tous les modes de déplacements : vélotaf, transports collectifs, piétons...

###### • Les axes de transit majeurs

La vocation de ces axes est de permettre le transit routier notamment interdépartemental. Aussi les autres usagers de la route seront autant que possible séparés de la voirie pour garantir la sécurité de ces derniers et ne pas créer de zones de ralentissement du trafic.

###### • Le transit intra départemental

Il concerne les liaisons entre les bassins de vie, vers les zones touristiques et les centres d'intérêts.

###### • La desserte locale

Elle concerne les zones du territoire moins impactées en termes de trafic et qui permettent un partage de la route plus aisé, avec quelques améliorations comme l'aménagement de zones de croisement.

#### ACTION

##### Apporter une aide technique et financière aux communes et EPCI

- Poursuite dans le cadre de l'appel à projet Pass Territoires du soutien financier aux collectivités pour les aménagements ponctuels de sécurité en bordure de route départementale, hors agglomération et dans la zone de transition entre les secteurs de rase campagne et d'agglomération.
- Poursuite de l'accompagnement en ingénierie dans le cadre de l'aide technique aux collectivités (ATC).

| O | R | I | E | N | T | A | T | I | O | N | 3 |

## Pérenniser le patrimoine routier départemental, principal vecteur de déplacement

Avec 3 801 km de routes départementales, 2 219 ponts et 8 900 murs de soutènement (435 km, 1 300 000 m<sup>2</sup>), avec des contraintes géographiques fortes, il est essentiel de poursuivre les politiques engagées afin de continuer à disposer d'un réseau routier de qualité et bien entretenu, pour faciliter les déplacements en Ardèche en assurant au mieux la sécurité des usagers et en les informant sur les conditions de circulation.

### ACTION

#### ■ Réhabiliter le patrimoine routier

- Intervention sur les couches de roulement avec des techniques adaptées aux variations de comportements des chaussées liées à la qualité du sol support et aux conditions climatiques (dont la création de surlargeurs), les parapets et les ouvrages de protection des falaises, sur des tronçons significatifs (économies d'échelle et moindre dérangement des usagers).
- Surveillance régulière des ouvrages d'art et programmation des réparations selon les conclusions de visite.
- Travaux préventifs aux risques naturels (glissements de terrains identifiés).
- Réparations suite aux dégâts imprévus.

Avec un budget de **23,5 M d'€** par an, ce sont 200 km de routes qui sont réhabilitées, plus d'une trentaine de ponts et murs réparés ainsi qu'une dizaine de zones à risque consolidées.

### ACTION

#### ■ Entretenir le réseau routier départemental

- mise en œuvre du DOeNR validé en 2019 (document d'organisation de l'entretien routier), document cadre de la politique de l'entretien routier et appliquer le guide de la signalisation routière départementale de 2016, dans les domaines des :
  - dépendances vertes (fauchage, élagage, débroussaillage, plantes invasives),
  - dépendances bleues (curage de fossé, de canalisations, d'ouvrages d'assainissement routier),
  - dépendances grises (maçonnerie, parapets, réparations ponctuelles de chaussée, signalisation routière).

Avec un budget de **17 M d'€** par an, comprenant les moyens alloués en régie, ce sont 5 800 km de fauchage et 2 800 km de fossés traités ainsi que 5 à 6 km de parapets réparés.

### ACTION

#### ■ Exploiter le réseau routier départemental

- Mise en œuvre du DOER (document d'organisation de l'exploitation routière) validé en 2017, document cadre de la politique de l'exploitation de la route permettant de maintenir ou rétablir la viabilité de la route et prévenir les dégradations sur le domaine public routier selon cinq thématiques :
  - viabilité hivernale,
  - balayage et l'aspiration des routes,
  - veille qualifiée,
  - comptages routiers.
  - surveillance du réseau,

Avec un budget de **7 M d'€** par an, ce sont 270 agents sur nos routes pour la sécurité été comme hiver et 90 engins de viabilité hivernale à entretenir.

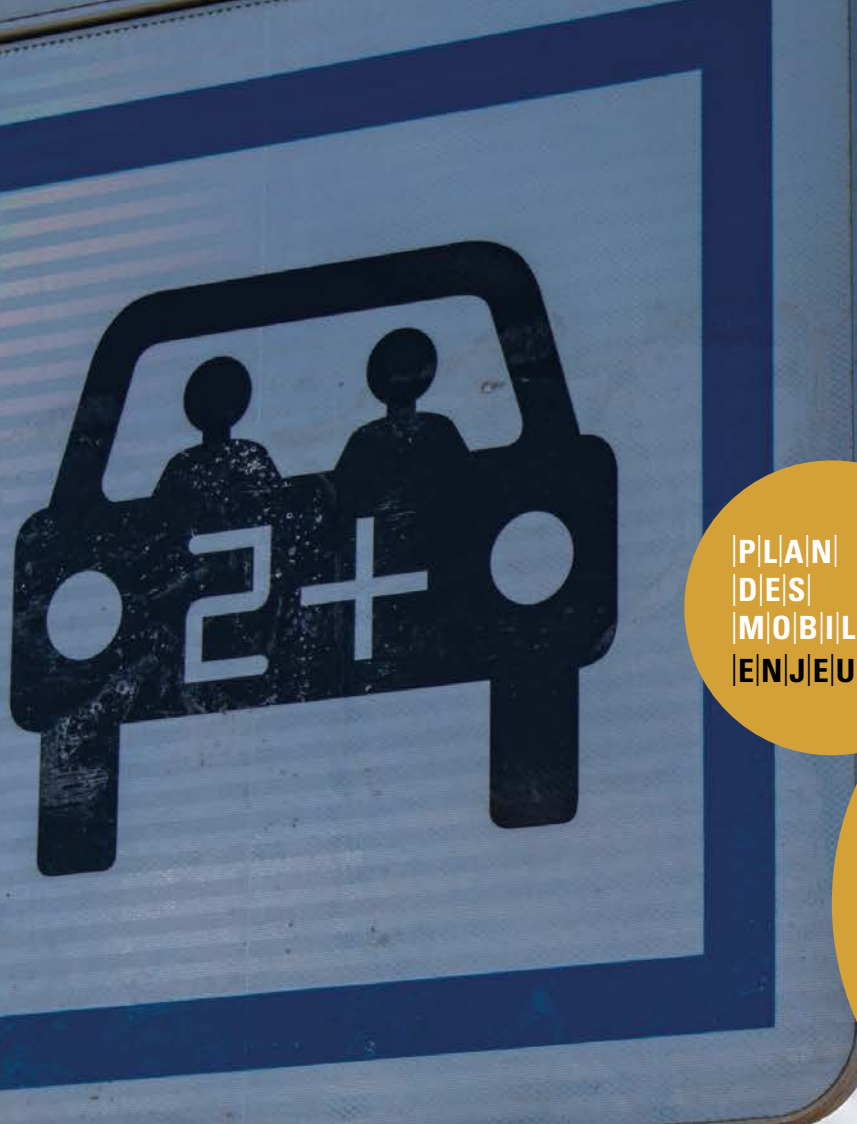
## ACTION

### ■ Gérer l'occupation du domaine public routier

- Mise en œuvre du règlement de voirie routière, révisé en 2018 relatif aux règles applicables aux différents occupants du domaine.

✪ Les aménagements, l'entretien et l'exploitation de la route s'inscrivent dans une politique de développement durable et de préservation de l'environnement. Ces pratiques permettent à la fois de préserver la biodiversité, de prendre en compte la santé et les conditions de travail des agents d'exploitation mais aussi d'avoir une gestion efficiente des deniers de la collectivité. Ainsi une attention particulière est portée pour privilégier le recyclage des matériaux, l'emploi d'enrobés à froid pour les opérations d'aménagements et de réhabilitation de chaussée, la mise en œuvre du fauchage raisonné, l'emploi raisonné de sel et l'utilisation de peinture sans solvants.





PLAN  
DES  
MOBILITÉS  
EN JEU 2

LE DÉVELOPPEMENT  
DE SOLUTIONS  
ALTERNATIVES À  
L'AUTOSOLISME\*



\* Fait qu'un automobiliste soit seul dans son véhicule.

## LE DÉVELOPPEMENT DE SOLUTIONS ALTERNATIVES À L'AUTOSOLISME


Le diagnostic a mis en évidence la place aujourd'hui majeure de la voiture dans les déplacements. L'Ardèche est un territoire complexe que l'offre de transport collectif n'a pas vocation à desservir intégralement. De ce fait, afin de répondre aux besoins de plus en plus importants des Ardéchois en matière de mobilité, il est désormais nécessaire d'engager des réflexions visant à trouver des solutions innovantes et adaptées.


Le Département, du fait de son intervention sur l'ensemble du territoire, au titre de la solidarité et de sa compétence routière, assurera un rôle d'animateur, de coordinateur, de soutien technique et de facilitateur pour développer des dispositifs de mobilités innovants participant à la cohésion entre territoires et entre citoyens, et à l'autonomie de chacun, avec l'ambition d'assurer pour les habitants des territoires enclavés et pour les personnes plus fragiles, une mobilité efficace, économe, propre et inclusive.


### 2 | ORIENTATIONS | STRATÉGIQUES

- **Innover** pour promouvoir de nouveaux usages de la voiture
- **Porter** une politique vélo volontariste pour un usage quotidien



 Les aides aux acteurs du territoire

 Les actions portées par le CD07

 Les actions du Département, collectivité exemplaire



## Innover pour promouvoir de nouveaux usages de la voiture

Certaines particularités de l'Ardèche, comme sa géographie, expliquent en partie la place aujourd'hui majeure de la voiture dans les déplacements, d'autres éléments davantage liés aux organisations humaines ne sont pas inéluctables et peuvent être façonnés par les politiques publiques. Des marges d'action existent donc pour promouvoir le développement de mobilités alternatives à la voiture particulière et à l'autosolisme (1,05 personne en moyenne par voiture). Elles reposent en particulier sur une évolution du rapport à l'automobile vers des usages plus partagés, la promotion des différentes alternatives existantes ou en émergence, ainsi que sur des actions de management de la mobilité.

Sur l'ensemble du territoire, les acteurs locaux, proches de leurs administrés, développent des réflexions sur la mobilité. Ils doivent être moteurs dans la mise en place de solutions de mobilité innovantes et le Département se doit d'être aux côtés des collectivités qui souhaitent faciliter les déplacements de leurs habitants. Il s'engage donc à les accompagner techniquement et financièrement dans leurs projets, dès lors qu'ils en ont pris la compétence dans le cadre de la Loi LOM (Loi d'orientation sur la mobilité).

### Covoiturage

En Ardèche, si 88 % des déplacements domicile-travail s'effectuent en voiture, ce nombre important de véhicules en circulation constitue également un atout **pour développer le covoiturage**, dont un des critères de réussite est d'atteindre une masse critique d'utilisateurs. Le Département, parce qu'il joue un rôle d'entraînement et d'exemplarité en matière d'éco-mobilité, mettra en œuvre une politique incitative pour ses agents dans ce domaine.

 Le Département poursuit sa politique de remplacement des véhicules thermiques par des véhicules électriques



#### ACTION

##### Proposer des services de mobilité « clé en main » aux collectivités

- contractualisation avec un ou des prestataires privés pour la mise en place d'une application mobile performante à l'échelle de l'ensemble du département ;
- mise en œuvre d'une animation locale et de campagnes de communication ;
- sensibilisation des employeurs ardéchois en vue de leur participation au financement des déplacements domicile-travail de leurs employés.

#### ACTION

##### Réaliser des infrastructures de covoiturage adaptées

-  Création d'aires de covoiturage multimodales en maîtrise d'ouvrage départementale.
-  Soutien financier aux projets des collectivités pour la réalisation d'aires de covoiturage multimodales, dans le cadre de l'appel à projet Pass Territoires.

## ACTION

### ★ Inciter les agents de la collectivité au covoiturage

- mise en place du forfait mobilité durable prévu dans le cadre de la loi LOM permettant pour les salariés covoitureurs ou cyclistes la prise en charge de leurs frais de déplacements domicile-travail (forfait possible jusqu'à 400 €/mois) ;
- mise en relation des agents pour les déplacements professionnels via une communauté de covoitureurs sur l'intranet du Département ;
- identification et marquage de stationnements réservés pour les covoitureurs sur les parkings des bâtiments départementaux.

### Quèsaco ?

On parle d'autostop organisé car ce dispositif est structuré par des arrêts et fonctionne sur la base d'une inscription préalable.

## Autostop organisé

L'autostop est réputé pour être actif et efficace dans le département de l'Ardèche, principalement pour les déplacements des jeunes. **Développer l'autostop organisé** c'est proposer une offre supplémentaire de déplacement en milieu rural et créer du lien social.

## ACTION

### ▣ Expérimenter l'autostop organisé

- Mise en place de l'expérimentation sur un territoire « défini » :
  - détermination des cibles d'usagers et des itinéraires,
  - élaboration d'une stratégie d'aménagement (implantation des points d'arrêts),
  - validation des modalités de fonctionnement permettant de montrer l'appartenance au système (ex : inscription en mairie ou via une application, carte d'utilisateurs avec photos, macarons pour les conducteurs, fiche destination pour les passagers...).
- Développement et test d'une stratégie de communication.
- Évaluation du dispositif en termes d'utilisateurs.
- Déploiement éventuel à l'ensemble du territoire.

## Autopartage

L'autopartage permet de réduire le nombre de véhicules et donc de limiter l'empreinte carbone :

- **En utilisant plus, un moins grand nombre de véhicules** pour diminuer le nombre de véhicules mis en service (temps d'immobilisation réduit, problématiques de stationnement améliorées),
- **En favorisant le renouvellement régulier des flottes** (véhicule plus récents donc plus « propres ») contribuant ainsi largement à la réduction des émissions nocives, en particulier les particules et le NOx, les deux polluants de l'air les plus recherchés,
- **En limitant le besoin récurrent d'un deuxième véhicule** dans le foyer (étudiant revenant le week-end dans sa famille, aller chercher une personne à un arrêt de transports en commun (gare, bus, etc...), consultation médicale, faire des courses, ponctuellement réaliser les trajets domicile travail).

Pour les populations les plus fragiles au regard de la mobilité en Ardèche (les jeunes, les personnes âgées et celles n'ayant pas les moyens de financer un véhicule individuel), l'autopartage peut être une solution efficace et ponctuelle.

## ACTION

### ★ Développer l'autopartage pour les agents de la collectivité

- Utilisation de la flotte départementale en proposant des offres simplifiées de location aux agents de la collectivité avec deux hypothèses étudiées :
  - possibilité de disposer d'un véhicule supplémentaire ponctuellement,
  - utilisation d'un seul véhicule mutualisé pour les agents qui ont une utilisation régulière des véhicules de service et d'un véhicule personnel (location permettant de rationaliser les frais fixes).
- Animation pour essaimage de l'expérimentation dans les entreprises ou collectivités dotées d'une flotte de véhicules.

## ACTION

### □ Développer l'autopartage solidaire

- Réalisation d'une étude visant à définir le cadre permettant la location de véhicules de l'administration par des usagers pour des besoins ponctuels de déplacements en privilégiant dans un premier temps les sites reculés (secteurs opérationnels routiers ou des CMS),
- développement,
- évaluation.

## O|R|E|N|T|A|T|I|O|N | 2 |

### Porter une politique vélo volontariste pour un usage quotidien

Le Département a déployé une stratégie en faveur du développement de la pratique du vélo en Ardèche qui se concrétise par l'adoption de plusieurs schémas départementaux : le plan Ardèche tourisme 2020, le schéma vélo approuvé en 2011 en cours de révision, le plan mobilité 2014-2018, le plan départemental de désenclavement routier 2008-2016.

Parallèlement les collectivités territoriales se sont engagées aussi dans le développement de la pratique cyclotouriste sur leurs territoires (création de voies douces, promotion du vélo électrique).

Afin d'accompagner cette dynamique et d'assurer la cohérence des actions, le Département et l'Agence de Développement Touristique se sont positionnés en tant qu'animateur d'un réseau vélo à l'échelle départementale, afin d'établir une feuille de route partagée, dont la déclinaison concrète est la révision du schéma vélo qui date de 2011.

## ACTION

### □ Définir les conditions de réalisation d'infrastructures adaptées pour le vélo

- Elaboration d'un cahier de recommandations techniques à l'attention des EPCI (dans le cadre du réseau vélo et en collaboration avec les associations d'usagers) définissant pour chaque situation, en fonction des usages, des configurations : le partage de la voirie, la signalétique directionnelle, de jalonnement et de sensibilisation permettant d'identifier la présence de cyclistes et de les orienter le cas échéant sur des itinéraires plus adaptés.

★ En interne, le Département va aussi promouvoir la pratique du vélo auprès de ses agents dans leurs déplacements domicile-travail mais aussi pour les trajets professionnels entre les différents sites de la collectivité.

#### Un réseau existant

- **250 km de voies douces** (Viarhônga, Dolce Via, Voie de la Payre...) en site propre et voirie partagée.
- **200 km de surlargeurs** le long de routes départementales.
- **1 réseau important de petites routes**, peu fréquentées, sur lesquelles le partage de la route est possible, offre un potentiel conséquent pour la pratique du vélo.

## ACTION

### ○ Accompagner les communes et les EPCI dans leur politique vélo

- Poursuite des dispositifs d'accompagnement financier des projets des collectivités pour la création de voies douces, vélo routes et le maillage fin du territoire (ex. « Pass territoires » aide de 30 % du montant HT des travaux, plafonnée à 100 000 €/km pour les infrastructures en milieu rural et à 300 000 €/km pour les infrastructures en milieu urbain).
- Poursuite de l'appui technique au travers des études d'opportunité et de maîtrise d'œuvre, dans le cadre de l'ATC (Aide technique aux collectivités).

### Le VAE plébiscité mais encore cher

Tout comme un vélo classique, un vélo à assistance électrique (VAE) permet d'économiser sur les dépenses en carburant ou l'entretien d'une voiture. Il est un parfait allié pour la santé et un outil de la lutte pour le dérèglement climatique. Également plus rapide qu'un vélo ordinaire, le vélo électrique est, sans conteste, l'outil idéal pour le « vélotaf » (la pratique de se rendre au travail à vélo). Malgré tout, et malgré son essor, il reste plus cher à l'achat qu'un simple vélo :

- sur 3 vélos achetés actuellement, deux sont des VAE en vue de se déplacer quotidiennement
- le prix de vente moyen d'un VAE est de 2000 €

○ **Promouvoir le vélo comme moyen de déplacement efficace, économique et écologique**, nécessite de réfléchir aussi sur le stationnement pour éviter que son absence devienne un frein à l'utilisation du vélo ou génère des stationnements « sauvages » moins sécurisés et potentiellement pénalisants pour la circulation des autres usagers, notamment les piétons et les personnes à mobilité réduite.

## ACTION

### □ Aider les particuliers à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (VAE)

- Mise en place d'une aide à l'attention des particuliers à hauteur de 10 % du prix d'un vélo d'un coût maximum de 2000 €. Cette aide sans conditions de ressources vise à encourager la pratique et l'utilisation pour les déplacements quotidiens du vélo à assistance électrique (VAE).

## ACTION

### ○ Développer les points de stationnements vélo sur le territoire

- Mise en place dans le cadre de « Pass territoires » d'une ligne pour la mise à disposition gratuite de mobilier vélo : supports individuels et collectifs, abris collectifs ouverts et box sécurisés. Seule leur installation reste à la charge de la collectivité.

## ACTION

### ★ Inciter les agents de la collectivité à utiliser le vélo pour leurs déplacements

- Équipement des bâtiments départementaux de :
  - stationnements vélos sur les parkings ou bien de locaux dédiés,
  - douches et de vestiaires.
- Mise en place du forfait mobilité durable prévu dans le cadre de la loi LOM permettant pour les salariés covoitureurs ou cyclistes la prise en charge de leurs frais de déplacements domicile-travail (forfait possible jusqu'à 400 €/mois).
- Développement de la flotte de VAE de la collectivité pour les déplacements professionnels notamment entre les sites du Département. Leur nombre sera augmenté et leur réservation facilitée.
- Mise en place d'achats groupés de VAE permettant l'achat direct par les agents à un prix négocié auprès du prestataire retenu pour la qualité de son matériel et de son offre.



| P L A N |  
| D E S |  
| M O B I L I T É S |  
| E N J E U | 3 |

| LE RAPPROCHEMENT  
DES SERVICES À  
L'USAGER |

## LE RAPPROCHEMENT DES SERVICES À L'USAGER

L'Ardèche est le 9<sup>e</sup> département métropolitain où les inégalités d'accès aux services au public sont les plus fortes, avec des temps d'accès parmi les plus longs au niveau national, impactés par le relief et la prédominance des déplacements en voiture individuelle.


Les jeunes, les personnes âgées et en précarité sont les plus touchées par ce phénomène. Mais pour la population active, concernant les modes de « travailler », nous assistons à l'émergence de nouvelles organisations et de nouveaux lieux répondant aux besoins de flexibilité, de mobilité, de collaboration et de bien-être exprimés par un nombre croissant de travailleurs...


Partant de ce constat et de l'impact des déplacements individuels des usagers, le Département souhaite rapprocher les services des usagers, selon trois approches complémentaires et adaptées aux besoins des territoires préalablement identifiés.


### 3 | ORIENTATIONS | STRATÉGIQUES

- **Soutenir** des espaces de liens et de rencontres
- **Développer** des services accessibles par le numérique
- **Favoriser** l'itinérance dans une logique de complémentarité



 Les aides aux acteurs du territoire

 Les actions portées par le CD07

 Les actions du Département, collectivité exemplaire

| O | R | I | E | N | T | A | T | I | O | N | | 1 |

## Soutenir la création d'espaces de liens et de rencontres

Maintenir des services de proximité, publics et commerciaux, constitue un objectif majeur pour permettre le maintien des populations dans l'ensemble des villages et hameaux du département. Cela se décline aussi au travers d'innovations qui touchent tant au milieu du travail qu'à celui des services.

Ainsi, les espaces et les manières de travailler se réinventent : pépinières et hôtels d'entreprise, télétravail, nomadisme, fablabs, coworking, living-labs, etc.

Les tiers-lieux, appelés aussi espaces de travail partagés et collaboratifs, permettent aux actifs de travailler à distance, à proximité de leur domicile et dans le même confort, dans des lieux aussi bien équipés et aménagés que l'entreprise.

Ils permettent aussi aux personnes de trouver une solution alternative au fonctionnement traditionnel, de croiser des mondes qui ne se seraient pas rencontrés par ailleurs, de favoriser des échanges grâce aux animations et événements mis en place.

Le point commun de ces espaces : le numérique, qui permet de connecter l'utilisateur du tiers-lieu à sa communauté de travail.

Côté services, pour faciliter les démarches administratives et l'accompagnement social, les Maisons de services au public (22 actuellement en Ardèche), qui deviendront les Maison France services (offrant un niveau de prestations renforcé en termes d'effectif, de partenaires, d'équipements dès 2020. Quatre sont déjà ouvertes en Ardèche), sont des espaces de facilitation administrative qui doivent mailler encore plus finement le territoire pour se rapprocher des usagers. Côté services toujours, le maintien ou la création d'activités commerciales ou artisanales de proximité, représentent un véritable service à la population, dans les zones rurales.

### ACTION

#### Encourager la création de lieux innovants

- Poursuite de l'appel à projet « tiers lieux innovants » en faveur des EPCI ou des associations développant un projet viable de tiers-lieu renforçant l'attractivité autour de son lieu d'implantation.

### ACTION

#### Renforcer le maillage territorial des MSAP (Maison de services au public)

- Soutien aux collectivités - travers de l'appel à projet Pass Territoires - pour la création de Maisons France services.
- Contribution aux actions de communication (en lien avec la préfecture) visant à mieux faire connaître le réseau des MSAP.
- Participation à la formation des animateurs de MSAP.
- Renforcement des liens entre la facilitation administrative portée par les MSAP et le travail social mis en œuvre par les centres médicaux sociaux.

### ACTION

#### Accompagner le maintien d'activités commerciales et artisanales de première nécessité

- Soutien au travers de l'appel à projet Pass Territoires des collectivités dans leurs projets permettant le maintien, la reprise ou la création d'une activité artisanale ou commerciale dernière de son type sur la commune.

ORIENTATION | 2

## Développer des services accessibles par le numérique

En Ardèche, l'absence de professionnels ou l'éloignement d'une offre de services nécessitent de réfléchir autrement et d'adapter les pratiques, voire d'innover pour rapprocher l'offre de l'utilisateur. Ainsi, pour lutter contre le déficit de médecins, la télémédecine peut constituer une opportunité pour un territoire comme l'Ardèche. Elle recouvre diverses formes de pratique médicale à distance utilisant des technologies de l'information, et de la communication et permet concrètement d'établir un diagnostic, d'assurer pour un patient à risque, un suivi à visée préventive ou un suivi post-thérapeutique, de requérir un avis spécialisé, de préparer une décision thérapeutique, de prescrire ou de réaliser des prestations ou des actes ou de surveiller l'état de patients. Elle comprend : la téléconsultation, la téléexpertise, la télésurveillance, la téléassistance médicale et la régulation médicale.

Sur un autre volet, le rapprochement de l'offre d'enseignement supérieur, via l'enseignement à distance pourrait permettre de favoriser la poursuite des études supérieures des jeunes Ardéchois. En effet, à peine plus de 50 % des bacheliers ardéchois s'orientent vers des formations universitaires après le BAC sans doute en lien avec le profil socio-économique des Ardéchois (fort taux de précarité) et une réelle problématique de mobilité sur toute une frange du territoire (pas de ligne ferroviaire et faiblesse du réseau régional de transport en commun).

### ACTION

#### ■ Développer la télémédecine

- Mise en œuvre du plan quinquennal (2018-2022) d'actions partagé « Ardèche Terre d'expérimentation », entre le Département de l'Ardèche, l'Agence Régionale de Santé, la CPAM et la Préfecture de l'Ardèche, autour de trois axes :
  - l'accès aux soins de proximité,
  - le maillage des structures médico-sociales,
  - l'aide à la régulation médicale.
- Expérimentation de la téléconsultation (Pôle de santé des Hautes Vallées d'Ardèche).
- Expérimentation de la télérégulation (EHPAD / médecin régulateur du Samu avant déploiement éventuel).

### ACTION

#### ■ Poursuivre le développement de Ardèche Campus connecté (A2C), l'université numérique

- Évaluation du premier tiers-lieu d'enseignement supérieur à distance labélisé par le ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation : A2C (Ardèche Campus connecté / une capacité d'accueil de 10 étudiants).
- Duplication éventuelle par la création de nouvelles antennes territoriales de A2C en fonction de l'analyse territoriale des besoins des publics et des acteurs économiques du territoire.



| O|R|I|E|N|T|A|T|I|O|N | 3 |

## Développer l'itinérance de services dans une logique de complémentarité

L'offre de services existante peut être complétée par des services itinérants qui ont plusieurs vocations : informer, rapprocher le service de l'utilisateur, former à l'utilisation des outils numériques qui permettent parfois de limiter les déplacements.

Ce qui est visé est l'accès aux droits qui passe par l'accès à l'information (composante fondamentale de l'éducation, de l'autonomie, de la responsabilité et de l'engagement citoyen, de l'épanouissement personnel, de la connaissance de ses droits, de la lutte contre l'exclusion et de la mobilité), l'accès facilité aux services par des services itinérants ou qui maillent mieux le territoire, l'accès à la formation notamment en matière numérique.

### ACTION

#### ○ Mettre en place des services itinérants pour faciliter les démarches administratives

- Poursuite de la mise en œuvre de l'appel à projets « intercommunalité sociale » comprenant un axe obligatoire sur l'accès aux droits qui permet de développer des services d'itinérance ainsi que des actions de formation au numérique des usagers en situation d'illectronisme.

### ACTION

#### ■ Créer un centre de santé départemental

- Étude et création d'un centre de santé départemental à Privas (recrutement de deux médecins par la collectivité) disposant d'antennes (situées à 30' maximum) pour accueillir les permanences des médecins (ouverture prévisionnelle 2020).

### ACTION

#### ■ Favoriser la présence sur le territoire d'infirmières en pratique avancée

- Participation au financement de la formation universitaire complémentaire de « pratiques avancées » pour des infirmières libérales déjà en activité sur le territoire (diplômées au niveau bac +5 au lieu de bac +3) ainsi susceptibles de pallier au manque de médecins sur certains secteurs.

### ACTION

#### ○ Déployer des Points d'info jeunesse itinérant (PIJ)

- Renforcement et développement de l'action « PIJ itinérants » dans le cadre du programme AJIR en complément de ceux existants sur le Centre Ardèche (porté par la CAPCA) et sur le Sud Ardèche (porté par la Mission Locale de l'Ardèche méridionale) en faveur des 11/30 ans.

ACTION

○ Déployer des Services habitat jeunes itinérants

- Accompagnement dans le cadre du programme AJIR de porteurs de projets de Services habitat jeunesse, dans la complémentarité de celui déjà existant sur le territoire de la CAPCA avec un enjeu de créer un maillage de partenaires pouvant répondre aux problématiques jeunesse et notamment sur le logement facteur d'insertion.



	À POURSUIVRE	EN COURS DE MISE EN ŒUVRE	À METTRE EN ŒUVRE
<b>Enjeu 1 - L'adaptation du réseau routier aux attentes du territoire</b>			
<b>Planifier</b> les prochaines infrastructures majeures			X
<b>Redéfinir</b> les niveaux de services selon les attentes			X
<b>Apporter</b> une aide technique et financière aux communes et EPCI	X		
<b>Réhabiliter</b> le patrimoine routier	X		
<b>Entretenir</b> le réseau routier départemental	X		
<b>Exploiter</b> le réseau routier départemental	X		
<b>Gérer</b> l'occupation domaine public routier	X		
<b>Enjeu 2 - Le développement de solutions alternatives à l'autosolisme</b>			
<b>Proposer</b> des services de mobilité « clé en main » pour le covoiturage aux collectivités			X
<b>Réaliser</b> des infrastructures de covoiturage adaptées			X
<b>Inciter</b> les agents de la collectivité au covoiturage		X	
<b>Expérimenter</b> , pour développer la pratique de l'autostop organisé		X	
<b>Développer</b> l'autopartage pour les agents de la collectivité			X
<b>Développer</b> l'autopartage solidaire			X
<b>Définir</b> les conditions de réalisation d'infrastructures adaptées pour le vélo			X
<b>Accompagner</b> les communes et les EPCI dans leur politique vélo	X		
<b>Aider</b> les particuliers à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (VAE)			X
<b>Développer</b> les points de stationnements vélo sur le territoire		X	
<b>Inciter</b> les agents de la collectivité à utiliser le vélo pour leurs déplacements		X	
<b>Enjeu 3 - le rapprochement des services à l'usager</b>			
<b>Encourager</b> la création de lieux innovants	X		
<b>Renforcer</b> le maillage territorial des MSAP (Maison de Services Au Public)		X	
<b>Accompagner</b> le maintien d'activités commerciales et artisanales de première nécessité	X		
<b>Développer</b> la télémédecine		X	
<b>Poursuivre</b> le développement de Ardèche Campus connecté (A2C), l'université numérique	X		
<b>Mettre</b> en place des services itinérants pour faciliter les démarches administratives	X		
<b>Créer</b> un centre de santé départemental		X	
<b>Favoriser</b> la présence sur le territoire d'infirmières en Pratique Avancée			X
<b>Déployer</b> des Points d'Info Jeunesse itinérant (PIJ)		X	
<b>Déployer</b> des Services Habitat Jeunes itinérants		X	

**ardèche**  
LE DEPARTEMENT

Hôtel du Département  
Quartier Chaumette  
BP737 - 07007 Privas cedex

Direction des routes et des mobilités /  
[routes@ardeche.fr](mailto:routes@ardeche.fr)